

Keskkonnaministeerium  
Narva mnt 7a  
15172 TALLINN

Teie 21.02.2014 nr 11-2/14/152-12

Meie 07.04.2014 nr 12-4/2014/608

Rail Balticu 1435mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu  
maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise  
hindamise programmi esitamine heakskiidu saamiseks

Austatud minister

Käesolevaga esitan Harju, Pärnu ja Rapla Maavalitsuste nimel vastused Teie 21.02.2014 kirjas nr 11-2/14/152-12 toodud küsimustele koos viidetega, kuidas programmi ja selle lisadena esitatud dokumente on ettepanekute alusel täiendatud.

Toetudes Planeerimisseadusele ja senisele praktikale KSH mõju ulatuse tõlgendamisel KeHJS § 36 alusel on kõrvaldatud menetletavast KSH programmist detailsed trassikoridoride alternatiivid. Harju, Pärnu ja Rapla Maavalitsuste, kui planeeringu algatajate, koostamise korraldajate ja kehtestajate ühine seisukoht on, et maakonnaplaneeringute KSH mõju ulatuseks on Harju, Rapla ja Pärnu maakonnad ning mõju ulatust konkreetsete trassivariantidega piiritleda ei ole asjakohane. Joonehitise asukohavalikul on trassivariandid planeerimis- ja mõjude hindamise protsessis kõige olulisem lahenduse osa, mille väljatöötamine toimub algaasist kuni planeeringu ja KSH lõppjärguni. Seega võivad trassikoridoride asukohad protsessi käigus muutuda, samuti võivad lisanduda täiendavad trassikoridoride alternatiivid huvigruppide ja laiema avalikkuse ettepanekute alusel.

Sarnast lähenemist – joonehitise asukohavaliku maakonnaplaneeringul mõju ruumilise ulatuse seostamine asjakohaste omavalitsuste, mitte konkreetsete trassikoridoride alternatiividega – on kasutatud eelnevates joonehitise asukohavaliku teemaplaneeringutes (näiteks Ida-Viru maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering “E20 Jõhvi–Narva teelõigu trassikoridori täpsustamine ja Narva ümbersõidu trassikoridori määramine” ja Harjumaa ja Raplamaa maakonnaplaneeringuid täpsustavad teemaplaneeringud maantee E67 trassi asukohta täpsustamiseks km 12,0-92,0).

KSH programmile on lisatud graafilise informatsioonina Rail Balticu mõju ulatusest maakonnaplaneeringu mastaabis, milleks on Harju, Rapla ja Pärnu maakonnad. Samuti lisame viite üleriigilisele planeeringule Eesti 2030+, kus sisaldub Rail Balticu ruumiline kokkulepe, mis on aluseks nii maakonnaplaneeringute kui ka KSH koostamisel.

KSH programmi heakskiitmine või heakskiitmata jätmine peab tuginema KeHJS § 39, kus on loetletud asjaolud, mis saavad olla takistuseks programmi heakskiitmata jätmisel. Loetletud ei ole KSH programmi etapiga seotud asjaolusid, mis on seotud strateegilise planeerimisdokumendi sisuga. Planeeringu lahendus on vastavalt Planeerimisseadusele muudetav kuni planeeringu kehtestamiseni. Sarnaselt rahvusvahelisele praktikale on ka Eestis

KSH sõltumatu protsess, mis lisab planeeringute otsustusprotsessi keskkonnakaalutlused ja tasakaalustab nii riiklikud, üldised kui ka erahuvid kehtivate seaduste raamides. Samuti ei toeta trassivariantide määratlemist ja tutvustamist vaid KSH programmi heakskiitmise eelselt senine joonobjektide maakonnaplaneeringute koostamise ja KSH praktika.

Alljärgnevalt on vastused ja kommentaarid lisatud kursiivis esitatud küsimuste vahele:

1. *KeHJS § 38 lõike 2 punkti 5 kohaselt on KSH järelevalvaja ülesandeks muuhulgas kontrollida eksperdi vastavust KeHJS § 34 lõikes 3 nimetatud nõuetele. Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute KSH programmi puhul ei saa Keskkonnaministeerium seda teha, kuna järelevalvajale ei ole esitatud KeHJS § 34 lõike 3 kohast informatsiooni. Keskkonnaministeerium on ka varem (oma 04.12.2013 saadetud e-kirjaga) juhtinud tähelepanu sellele, et KSH programmis tuleb ära näidata eksperdi vastavus seaduse nõuetele, kuid heakskiitmiseks esitatud programmis ei ole seda tehtud.*

KSH programmi on lisatud informatsioon, mis näitab, et Heikki Kalle kui KSH ekspert vastab KeHJS §34 lõikes 3 nimetatud nõuetele (peatükk 3.3). Ära on toodud ka Kalle CV koos keskkonnamõju hindamise litsentsi ja haridust tõendavate dokumentidega (lisa 15).

2. *KeHJS § 36 lõike 2 punkti 5 kohaselt peab KSH programm sisaldama muuhulgas strateegilise planeerimisdokumendi koostaja andmeid. KSH programmi peatükis 3 on küll toodud KSH protsessi osapooled, kuid koostaja andmed puuduvad.*

KSH programmis on välja toodud planeeringu koostamise konsultant Hendrikson & Ko (peatükk 3.2).

3. *KeHJS § 37 lõike 1 kohaselt tuleb KSH programmi avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest teavitada muuhulgas ka ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded. Kõnealuse KSH programmi lisast 12 on leitav Pärnu Maavalitsuse 30.08.2013 avaldatud teade Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks koostatava maakonnaplaneeringu KSH programmi avalikustamise osas. Seejuures sisaldab teade vaid Pärnu maakonda puudutavat infot, sh Pärnu maakonnas toimuvate avalike arutelude aegu ja kohti. Kuna kõnealune KSH programm käsitleb ka Harju ja Rapla maakondi, siis tuli teated avalikustada samuti Harju ja Rapla maavalitsuste poolt. Antud juhul on küll võimalik Ametlikest Teadaannetest leida Harju Maavalitsuse avaldatud teade, kuid Rapla Maavalitsuse teadet mitte. Kuna järelevalvaja ülesanne on muuhulgas kontrollida KSH menetluse vastavust seaduse nõuetele (KeHJS § 38 lõige 2 punkt 2), siis on vajalik KSH programmis ära näidata kõikide teadete avaldamised. Antud juhul jääb järelevalvajale selgusetuks, kas ja millal vastavad teated avaldati.*

Harju Maavalitsuse poolt Ametlikes Teadaannetes avaldatud programmi avalikustamise ja avaliku arutelu toimumise teade (02.09.2013) on lisatud KSH programmi lissasse 12.

Rapla Maavalitsus ei teavitanud KSH programmi avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest Ametlike Teadaannete kaudu, kuid vastav info oli avalikkusele kättesaadav ning leitav 2013. aasta 28. augustil ja 25. septembril avaldatud maakonnalehes Raplammaa Sõnumid ja samuti Raplammaa Uudiskirjas, mis saadetakse laiali paljudele Raplammaa inimestele e-postiga (lisatud KSH programmi lissasse 12). Informatsiooni avalikustamise ja toimuvate arutelude kohta oli veel võimalik saada 2013. aasta 11. septembril ja 02. oktoobri ilmunud Raplammaa Sõnumites

ilmunud artiklitest (lisatud programmi lissasse 12). Enne avalikke arutelusid kohtusid Rapla Maavalitsuse arengu- ja planeerimisosakonna töötajad Ülo Peets ja Veiko Rakaselg kohalike elanikega ning tutvustasid Rail Balticu ideed ja olemust, maakonnaplaneeringut ning avalikustamisega seonduvat (kus on võimalik materjalidega tutvuda, kuhu ja kelle pool pöörduda, millal on avalikud arutelud). Kohtumised toimusid:

- 04.09.2014 Valgus (Märjamaa vald)
- 05.09.2014 Härglas (Juuru vald)
- 12.09.2014 Keavas (Kehtna vald) – muuhulgas oli kohal ka Harju MV esindus
- 18.09.2014 Lipal (Raikküla vald) - Raikküla Vallavolikogu avalik istung  
19.09.2014 Raplas (Rapla vald) - Kohtumine Rapla valla külavanemate, vallavalitsuse esindajate, volikoguliikmete ja teiste võtmeisikutega.

Rapla Maavalitsus on seisukohal, et inimesi teavitati piisavas mahus Rail Balticu programmi avalikustamisest ning avalike arutelude toimumise aegadest.

4. *KeHJS § 39 lõike 1 kohaselt tuleb järelevalvajale KSH programmi heakskiitmiseks esitamisel saata muuhulgas ka KSH programmi avaliku arutelu protokoll. Kõnealusel juhul on küll esitatud koos KSH programmiga avalike arutelude protokollid (7. köide, lisa 11), kuid nende osas esineb puudujääke ning KSH järelevalvajal ei ole võimalik KeHJS § 38 lõike 2 punkti 2 arvesse võttes kontrollida KSH menetluse õigusaktide nõuetele vastavust.*
- 4.1. *KSH programmi avalikustamise teadetes on välja toodud, et avalikud arutelud toimusid muuhulgas Kiili Vallavalitsuses ja Rae Kultuurikeskuses, kuid vastavates asutustes toimunud koosolekute protokolle KSH aruande lisast 11 ei leia. Selle asemel on protokollid avalikest aruteludest, mis toimusid Kiili Gümnaasiumis ja Rae valitsuses, samas nimetatud asukohtades toimunud koosolekute osas ei ole avalikustamise teadetes infot antud. Juhul, kui tegemist on vaid protokollides esinevate kirjavigadega, palume nimetatud ebatäpsused kõrvaldada.*

KSH programmi avalikustamise teates oli tõesti mainitud avaliku arutelu toimumise paigaks Kiili Vallavalitus, kuid tegelikult toimus arutelu Kiili Gümnaasiumis. Põhjuseks oli viimasel hetkel tehtud muudatus koosoleku asukohas, kuna huvilised ei oleks mahtunud Kiili Vallavalitsuse ruumidesse. Inimesi teavitati sellest Kiili Vallavalitsuses vahetult enne koosolekut vastava teatega (käsitsi kirjutatud silt välisuksel) ning kõik soovijad said osaleda avalikul arutelul Kiili Gümnaasiumis. Oluline on mainida, et kahe asukoha kaugus üksteisest on vähem kui 1 km, seega huvilistel oli võimalik ühest kohast teise jõuda mõistliku aja jooksul.

Rae vallas toimus avalik arutelu Rae Kultuurikeskuse saalis, mis asub samas majas, milles Rae Vallavalitsuski. Korrektna on ka protokollis märkida toimumise paigaks Rae Kultuurikeskus. Vastav parandus on protokollis sisse viidud.

- 4.2. *KSH programmi lisast 11 on puudu Kohila Koolituskeskuses ja Raikküla Vallamajas toimunud koosolekute protokollid. Samas on leitavad protokollid avalikest aruteludest, mis toimusid Lipa koolis, Valgu Põhikoolis ja Kohila Gümnaasiumis (viimane on olemas ainult elektroonilisel kujul), kuid avalikustamise teadetes nendes kohtades toimunud arutelude osas infot ei ole. Lisaks juhime tähelepanu sellele, et Sauga Noortekeskuses toimunud avaliku arutelu protokoll on lisas 11 toodud kahes eksemplaris.*

Kuna huvi projekti vastu oli suurem kui Rapla Maavalitsus ja kohalik omavalitsus arutelu korraldamise hetkel eeldasid, muudeti arutelude toimumise kohti ning info koos täpsustunud avalike arutelude toimumispaikadega (sh Kohila Gümnaasiumis, Lipa koolis ja Valgu Põhikoolis) avaldati 2013. aasta 25. septembri Raplamaa Sõnumites (lisa 12). Edastame teile käesoleva kirjaga Kohila Gümnaasiumi protokollid ka paberkuju. Sauga Noortekeskuses toimunud arutelu protokollid esitamise kahes eksemplaris oli eksitus.

4.3. *Ühtlasi palume selgitada, miks ei ole ajalehes Postimees avaldatud kolme maakonna üldteates nimetatud Oru Külakeskuses toimunud avalikku arutelu ning selle toimumist kajastab vaid Kose Teatajas avaldatud teade.*

Harju Maavalitsuse initsiatiivil otsustati (toimus peale teate ilmumist Postimehes) korraldada täiendav arutelu ka Kose vallas, Oru külakeskuses. Sellest teavitati septembri kuu Kose Teatajas (lisa 12).

4.4. *KeHJS § 37 lõike 4 kohaselt on avalikkusel õigus nii avaliku väljapaneku kui avaliku arutelu ajal tutvuda programmi ja strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnevat keskkonnamõju käsitlevate muude dokumentidega, esitada programmi kohta ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi ning saada neile vastuseid. Antud juhul jääb segaseks, kas kõik avalikud arutelud toimusid samadel aegadel ja samades kohtades, nagu oli avalikkusele teada antud KSH programmi avalikustamise teadetes.*

*Sellest tulenevalt ei saa järelevalvaja olla kindel, kas avalikkus on saanud õiget infot. Ühtlasi ei ole järelevalvajale esitatud KeHJS § 39 lõiget 1 arvesse võttes kõikide avalike arutelude protokolle.*

Eelnevate punktide juures on välja toodud selgitused ebakõlade põhjustest ning lisatud vajalikud parandused ja täiendused KSH programmi. Oleme seisukohal, et täiendatud Rail Balticu KSH programm on KeHJS § 37 lõike 4 kohaselt korrektne ning järelevalvajale on KeHJS § 39 lõike 1 kohaselt esitatud kõik avaliku arutelu protokollid.

5. *KeHJS § 36 lõike 2 punkti 2 kohaselt peab KSH programm selgitama ja nimetama strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju.*

5.1. *Keskkonnaministerium jääb endiselt oma 05.12.2013 e-kirjaga saadetud seisukohale, et KSH programmis tuleb käsitleda ka põhjavee kaitstust ning ühisveevärgi põhja- ja pinnaveehaarete asukohtasid. Selle alusel tuleb täiendada programmis looduskeskkonnale avalduvate mõjude osa ning samuti pöörata loodusuuringute juures lisaks elusloodusele ja elupaikadele tähelepanu ka põhjavee kaitstusele.*

Programmi ptk 4.4.1 on toodud hindamiskriteeriumid, mida arvestatakse trassivariantide võrdlemisel ja mõjude hindamisel. Üheks kriteeriumiks on „Mõju põhjavee kvaliteedile“, mis arvestab põhjavee kaitstust Eesti põhjavee kaitstuse kaardi alusel (Geoloogiakeskus, 2003) ning põhjaveehaarete asukohti ning sanitaarkaitsealasid. Programmi on tabeli 1.7 punktis („Mõju põhjavee kvaliteedile“) täiendatud lausega: „Kriteerium arvestab põhjavee kaitstust, põhjaveehaarete asukohti ning sanitaarkaitsealasid“ ning punktis 1.8 („Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele“) lausega: „ Trassialternatiivide võrdlemisel ning mõju hindamisel arvestatakse pinnaveehaaretega ja nendega seotud kitsendustega.“

5.2. *Täpsustada tuleb olemasolevate veehaarete (puurkaevud ja salvkaevud) sanitaarkaitsealade ja hooldusalade ning allikate veekaitsevööndi, ehituskeeluvööndi ja piiranguvööndi asukohad, mida raudtee ei tohi läbida.*

Olemasolevate veehaarete ja allikate asukohtadega arvestatakse trassialternatiivide võrdlemise etapis andmebaasidest saadava info alusel (EELIS, VEKA). Geodeetilise mõõdistamise käigus, mis tehakse ainult eelistatud trassialternatiivile, täpsustatakse puurkaevude, salvkaevude ja allikate asukohad.

5.3. *Kuna põhjavesi on kogu trassi ulatuses (va Tallinn) inimeste ainukeseks joogiveeallikaks, siis on oluline KSH programmi nimetatud mõju hindamisega täiendada. Lisaks, kuna on otsustatud, et Rail Balticu raudteed võidakse hakata siiski kasutama ka ohtlike veoste transpordiks, siis seda olulisem on trassi valikul pöörata tähelepanu põhjavee kaitstusele ja veehaarete asukohtadele.*

Trassialternatiivide võrdlemisel arvestatakse alternatiivide kulgemist erineva põhjaveekaitstusega aladel, seejuures on võrdluskriteeriumi 1.7 („Mõju põhjavee kvaliteedile“) osas eelistatud trassialternatiivid, mis kulgevad suuremas ulatuses paremini kaitstud põhjaveega alal. Sarnaselt eelistatakse sama kriteeriumi osas alternatiive, mille kaitsevööndisse või selle lähedale jääb väiksem arv põhjaveehaardeid.

6. *Kõnealuses KSH programmis ei ole käsitletud mõju merekeskkonnale. Maakonnaplaneeringute lähteseisukohtade dokumendi peatükis 2.3 mainitakse, et Rail Balticu kaubajaam rajatakse Muuga sadamasse. KSH programmi peatükis 4.5.1 on nimetatud võimalikku piiriülest mõju Soomele (sadamaühenduste parendamise vajaduste ja sellega kaasnevate mõjude kaudu). KSH programmi peatükis 4.4 on välja toodud, et 0-variandi käsitlemiseks hakatakse Rail Balticu trassivariante võrdlema olemasoleva kauba- ja reisijateühendusega, milleks on olemasoleva raudtee, kaupade meretranspordi ja maantee kombinatsioon. Eeltoodut arvesse võttes palume KSH programmi täiendada nii, et KSH käigus käsitletakse ka mõju merekeskkonnale, meretranspordile ja Eesti sadamatele.*

Rail Balticu planeeringud ei käsitle otseselt Muuga sadama territooriumil toimuvaid arendusi, sest kavandatud raudtee lõpeb sisuliselt Muuga sadama territooriumi piiril. KSH eksperdid on nõus, et Rail Balticu raudtee avaldab siiski kaudset mõju merekeskkonnale (sh läbi Muuga sadama).

Kiire raudteeühenduse põhimõtteline otsus sisaldub vastu võetud üleriigilises planeeringus Eesti 2030+, mille raames viidi läbi ka KSH protsess, kus on oluliste mõjude käsitletus juba olemas.<sup>1</sup> Neid, juba hinnatud mõjusid ei ole vaja Rail Baltic KSH raames topelt hinnata. Juhime tähelepanu ka asjaolule, et Rail Baltic planeeringutele alusuuringuks olev tasuvusanalüüs (kus andmed kauba- ja reisijateveo mahtude osas) oli valmis selleks hetkeks kui üleriigiline planeering Eesti 2030+ kehtestati.

Tulenevalt transpordi mahtude ja modaalsuse muutustest, mis tähendab meretranspordi asendumist osaliselt raudteetranspordiga, muutuvad mahud eeldavalt kahesuunaliselt – mere kaudu toimuva kaugtranspordi mahud vähenevad ja suurenevad eeldatavalt mahud Helisinki–Tallinna vahel. Sellega muutub ühtlasi meretranspordi poolt avaldatav mõju, eelkõige läbi kasvahoonegaaside emissioonide muutuse, mida on Rail Baltic KSH-s käsitletud kriteeriumi “mõju kliimale” raames (sh võrdluses nullvariandiga).

7. *Keskkonnaministeerium jääb endiselt oma 30.08.2013 kirjas nr 11-2/13/6294-10 toodud seisukoha juurde, et me ei saa nõustuda sellise trassialternatiiviga, mis läbib*

---

<sup>1</sup> Üleriigiline planeering Eesti 2030+ : <http://eesti2030.files.wordpress.com/2014/02/eesti-2030.pdf>; Üleriigiline planeering Eesti 2030+, 2012, KSH aruanne : <http://eesti2030.files.wordpress.com/2014/02/ksh-aruanne.pdf>

*moodustatavat Nabala kaitseala, kuna massiivne raudtee võib oluliselt kahjustada tundliku veerežiimiga kaitset vajavat piirkonda. Praeguseks on algatatud Nabala looduskaitseala moodustamise ja kaitse-eeskirja menetlus (12.12.2013 käskkiri nr 1183) ja seda arvesse võttes tuleb KSH programmist jätta välja trassialternatiivid, mis vastavad ala läbivad (korrigeerida nii programmi teksti kui trassialternatiivide kaarti). Juhime tähelepanu, et oleme sellest teavitanud projekti juhte juba eelmise aasta suvel ning korranud sama informatsiooni eelmise aasta detsembris.*

Mis puutub trassivariantide lisamist või eemaldamist planeerimis- ja KSH protsessist, siis vastavalt planeerimisseaduse § 16 lõikele 8 peab saama uusi trassivariante esitada kuni planeerimisprotsessi lõpuni. KSH programmist on praeguseks eemaldatud kõik trassivariandid, kuid on lisatud graafiline informatsioon Rail Balticu mõju ulatuse kohta maakonnaplaneeringu mastaabis (Joonis 2), milleks on Harju, Rapla ja Pärnu maakonnad.

8. *Seoses sellega, et 06.02.2014 tegi Rail Balticu juhtkomitee otsuse analüüsida täiendavalt alternatiivse raudteekoridorina Tallinna ringtee trassi, palume vastavalt korrigeerida KSH programmi (sh vajadusel täiendada mõju ulatuse osa ja kaasnevate mõjude loetelu) ning lisada nimetatud alternatiiv ka trassialternatiivide kaardile.*

*See on vajalik, et KSH programm vastaks KeHJS § 36 lõike 2 punktile 1. Lisaks, et KSH programmiga oleks korrektselt täidetud KeHJS § 36 lõike 2 punktis 3 nimetatud osa (praegu ei ole seal kohalike elanike all mõeldud uue alternatiivi mõjupiirkonda jäävate alade elanikke) ja oleks tagatud isikute piisav teavitamine vastavalt KeHJS §-le 37 ning haldusmenetluse seaduse (HMS) § 11 lõike 1 punktile 3 ja § 49 lõikele 4, tuleb korraldada uue alternatiivi mõjupiirkonda jäävatele inimestele KSH programmi avalik väljapanek ja avalik arutelu.*

KSH objektiks on Rail Balticu Harju, Rapla, ja Pärnu maakonnaplaneeringud. KSH viiakse läbi paralleelselt maakonnaplaneeringute protsessiga. KSH programmis joonisel 2 on vastavalt KeHJS § 36 lõike 2 punktile 1 toodud välja kavandatava tegevuse ruumiline ulatus (tegemist on Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa maakonnaplaneeringutega) ja kirjeldatud hindamise ulatust eri kriteeriumite lõikes. Ruumiline ulatus nimetatud maakondade piires jääb lahtiseks sisuliselt kuni planeeringuprotsessi lõpuni. Tulenevalt KeHJS § 36 lõike 2 punktile 3 on maakonnaplaneeringute protseduurist teavitatud kõiki KSH programmi peatükis 3.5 välja toodud huvigruppe (Harju, Rapla ja Pärnu maakonna kohalikke omavalitsusi, naabermaavalitsusi, valitsusasutusi, riiklike äriühinguid ja valitsusväliseid organisatsioone). Maakonnaplaneeringute protsessis saab ettepanekuid uute trassivariantide osas esitada põhimõtteliselt kuni protsessi lõpuni. Seetõttu ei ole planeerimisseaduse ja ka KeHJS kohaselt kuidagi põhjendatud trassivariantide esitamise perioodi piiritlemine KSH programmi menetlemise perioodiga. Protsessi jooksul lisanduvaid uusi trassivariante tutvustatakse kohalikele inimestele planeerimisprotsessi käigus vastavalt planeerimisseaduse § 29<sup>1</sup> lõikele 3.

Lisaks toonitame seda, et täiendavate trassialternatiivide lisamine või mittelisamine võrdlusesse toimub Rail Balticu juhtkomitee ja töögrupi teadmisel. Kuna Keskkonnaministeeriumi esindajad kuuluvad mõlemasse rühma, siis laekub info operatiivselt ka Keskkonnaministeeriumile.

9. *Analoogselt eelmises lõigus väljatooduga täiendada KSH programmi ning trassialternatiivide kaarti ka Rail Balticu juhtkomitee otsuse alusel, millega võeti kaalumisse Pärnumaal trassialternatiivid 4H ja 5D. Arvestades HMS-i § 11 lõike 1 punktiga 3 ja § 49 lõikega 4, tuleb eelpool mainitud piirkonnas korraldada KSH programmi avalikustamine vastavalt KeHJS §-le 37, et alternatiivide muutuse osas puudutatud isikutel oleks võimalik tutvuda KSH programmi ning trassialternatiividega.*

Vändra ja Surju valdades on KSH programmi avalikult tutvustatud ja avalike arutelude protokollid on lisatud KSH programmile. Nimetatud variandid 4H ja 5D on Rail Balticu juhtkomitee otsusega lisatud võrdluse tuginedes Pärnumaa omavalitsuste ettepanekule. 4H ja 5D paiknevad seniste trassivariantide piirkonnas. Vändra uued trassivariandid sündisid avalikul arutelul kohapeal (kanti 14.10.2013 Are vallamajas toimunud avalikul arutelul osalejate poolt paberkaardile), mistõttu on liigne nimetatud trassivariantide täiendavate tutvustavate arutelude korraldamine. Surju piirkonna uus trassivariant 4H on olemasolevate trassivariantide 4B ja 4C kombinatsioon, mis paikneb viimase kahe vahel. Kui planeerimisprotsessi käigus tekib uusi kohalikele inimestele teadmata trassivariante tutvustatakse neid planeerimisprotsessi käigus vastavalt planeerimisseaduse § 29<sup>1</sup> lõikele 3. Samuti on juba toimunud ja kindlasti toimub veel hulgaliselt täiendavaid kohtumisi inimestega RB trassivariantide naabruses, mis tagab võimaluse jätkuvalt KSH protsessis kaasa rääkida.

10. *KeHJS § 36 lõike 2 punkti 2 alusel tuleb KSH programmis muuhulgas käsitleda võimalikku mõju Natura 2000 võrgustiku alale.*

*KSH programmi peatükkides 4.4.1 ja 4.4.2 on vastav käsitlus toodud, kuid palume sellegipoolest peatükki 4.4.2 täiendada selgitusega, millal võib tekkida vajadus kaaluda raudteetrassi rajamist läbi Natura 2000 võrgustiku alade või Natura 2000 võrgustiku ala mõjupiirkondade (arvestades ka 06.02.2014 Rail Balticu juhtkomitee koosolekul tehtud otsusega, et Pärnumaa kohalike omavalitsuste kokkulepet ei arvestata ning täiendavaid Natura 2000 alasid läbivaid trassialternatiive võrdlusesse ei võeta).*

*Ühtlasi palume eraldi välja tuua, millised on need avalikkuse jaoks esmatähtsad põhjused, millest lähtuvalt peetakse raudteetrassi rajamist Natura 2000 võrgustiku alale või selle mõjupiirkonda võimalikuks (juhul kui negatiivse mõjuta alternatiiv Natura aladele puudub). Samuti tuleb lisada, millised on reaalse alternatiivide kriteeriumid, millest trassialternatiivide valimisel lähtutakse (sh need, mis ei ole seotud keskkonnaga). Palume KSH programmis esitada Natura hindamise ja otsustusprotsessi kirjeldus.*

*Programmis viidatakse erinevatele Natura hindamise juhendmaterjalidele. Palume Natura hindamisel lähtuda 2013. aastal MTÜ Eesti Keskkonnamõju Hindajate Ühingu poolt tehtud juhendist „Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis“. Juhend on leitav Keskkonnaministeeriumi kodulehelt aadressil [http://www.envir.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=1202908/Natura\\_juhis.pdf](http://www.envir.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=1202908/Natura_juhis.pdf). Nimetatud juhendist lähtuvalt tuleks KSH programmis välja tuua, kas mõju hindamiseks Natura 2000 võrgustiku aladele on andmeid piisavalt.*

*KSH programmi peatükis 4.4.2 viidatakse seoses hüvitusmeetmetega looduskaitseaduse §-le 70, kuid õige on § 70<sup>1</sup>. Ühtlasi palume KSH programmi täiendada infoga, et kui maakonnaplaneeringute koostamise käigus selgub vajadus kaaluda ja eelistada alternatiive, mis läbivad kaitseala, hoiuala või püsielupaika, tuleb KSH käigus käsitleda ala kaitse alla võtmise ja kaitse-eeskirja kehtestamise määrase muutmise vajadust.*

Natura võrgustiku alade looduskaitselisi põhimõtteid arvesse võttes ei saa KSH eksperdid antud projekti eesmärgi arvestades soovitada lahendust, mis avaldaks negatiivset mõju Natura alal kaitstavatele väärtustele, kuna on olemas teostatavad alternatiivid. Ka Pärnu maastikukaitsealast läbi kulgev trassivariant (mööda kaitsealast välja tsoneeritud vana raudteetamm) on realiseeritav vaid siis, kui tehniliste lahendustega tagatakse negatiivsete mõjude puudumine. Trassivariantide võrdlemine toimub KSH võrdluskriteeriumite alusel, mis on toodud KSH

programmis peatükis 4.4.1 tabelis 1. Negatiivne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvale alale on sisuliselt välistavaks kriteeriumiks.

Natura hindamise ja otsustusprotsessi kirjeldus on lisatud peatükile 4.4.2 Natura 2000 hindamine. 4.4.2 lõiku on lisatud viide dokumendile „Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõige 3 rakendamisel Eestis“ (KeMÜ, 2013).

Mis puudutab andmete piisavust Natura-hindamiste läbiviimiseks, siis antud projekti puhul ei ole KSH programmis üheselt võimalik olemasolevate andmete piisavust hinnata. Üldjoontes arvestame olemasolevate andmete piisavusega vähemalt trassivaliku täpsusastmes, väljavalitud trassi lõplikul paikapanekul ning vajadusel leevendavate meetmete detailsel määramisel võib olla vajalik täiendavate uuringute-inventuuride tegemine (näiteks Pärnumaa linnualade puhul). Täpsem info kajastatakse KSH aruande Natura hindamise peatükis.

Peatüki 4.4.2 viimast lõiku on täiendatud lausega: „Juhul kui teatud alade puhul olemasolevast infost ei piisa, viiakse konkreetse trassi asukoha määratlemiseks ning negatiivse mõju leevendamise meetmete määratlemiseks läbi ka täiendavad uuringud või inventuurid“.

Looduskaitse seaduse paragrahvi viide on programmis parandatud.

Peatükki 4.4.2 on täiendatud lausega: „Kui maakonnaplaneeringute koostamise käigus selgub vajadus kaaluda ja variantide võrdluse tulemusena eelistada alternatiive, mis läbivad kaitseala, hoiuala, või püsielupaika, teeb KSH ettepaneku vastava looduskaitseala kaitse-eeskirja muutmiseks.“

11. *Palume KSH programmi peatükki 4.1.1 täiendada nii, et leevendusvõimaluste juures käsitletak ka veekogude tõkestatust, veerežiimi muutuseid ja veekogude füüsilisi muutusi.*

*Peatüki 4.3.3 osas nõustume, et tähelepanu tuleb pöörata jõgede ja ojade kaldavöönditele, kuid palume lisada loetelusse ka allikate kaldavööndid. Peatükis 4.4.1 toodud tabeli punktis 1.6 (elupaikade killustumine) tuleb arvesse võtta, et ristumiskohad vooluveekogudega peavad olema kaladele läbitavad. KSH programmi peatükis tuleb pinna- ja põhjavee seisundile avalduvate mõjude täpsustamise ja leevendavate meetmete väljatöötamise juurde lisada veekogude füüsiliste muutuste vältimine või nende muutuste mõju vähendamine.*

Peatüki 4.5 viimast lõiku on täpsustatud järgmiselt: Pinna- ja põhjavee seisundile avalduvate mõjude täpsustamine ja leevendavate meetmete väljatöötamine (sh trassilähedaste puurkaevude kaitsetsoonide tagamine, maapinnalähedase põhjavee ja pinnasevee liikumistingimuste tagamine, pinnaveekogude ökoloogilise ja morfoloogilise seisundi hoidmise tagamine ning veekogude füüsiliste muutuste vältimine või nende muutuste mõju vähendamine).

Peatükki 4.1.1 on täpsustatud järgmiselt (rohelisega on lisatud tekst):

o Leevendusvõimalused:

- Olulisemate rohevõrgustike koridoride ja loomade liikumisteede juurde rajatakse loomade ületuskohad - ökoduktid, tunnelid ning truubid koos nende juurde suunavate rajatistega, tagatakse vee-elustiku ja pool-veeliste loomade liikumisvõimalused;
- Kõrghaljastuse säilitamine või haljaskulisside kujundamine;
- Veekogude ja märgalade kaitse tagamiseks looduslike veekogude ületustel lahenduste kasutamine, mis tagab veekogude ökoloogilise ja morfoloogilise seisundi säilimise



(vältida tuleb sillalahendusi, mis takistavad vee-elustiku liikumist, nõuavad veekogu sängi või kaldavööndi olulist ümberkujundamist, võivad põhjustada ohtu veekvaliteedile, sh settereostuse ohtu), trassi rajamisel tehniliste lahenduste kasutamine, mis tagab trassiäärsetel märgaladel veerežiimi säilimise;

- Müratõkkeid kavandatakse ka looduskeskkonna vajadustest lähtuvalt (nt tedremängu alade läheduses).

Peatüki 4.3.3 loetelusse on lisatud allikate kaldavööndid. Trassivariantide omavahelisel võrdlemisel nendega arvestati, sellest hoolimata, et seda programmis ei kajastatud.

Peatüki 4.4.1 tabeli punkti 1.6 leevendamise võimaluste lahtrit on täiendatud alljärgnevalt:

„Olulisemates kohtades tuleb kavandada ökodukte, tunnelid ja muid loomaläbipääse ning ristumiskohad vooluveekogudega peavad olema kaladele läbitavad. Summaarselt on leevendusvõimalused vähesed kuni keskmised.“

12. *Peatükis 4.4.1 toodud tabeli punktis 3.3 on kriteeriumina välja toodud õnnetuseoht, mille all hakatakse KSH käigus käsitlema ohtlike veoste transpordiga kaasnevaid riske. Mõjupiirkonna ulatuseks on märgitud vaid 300 m – palume täpsustada ja põhjendada, kas ja miks piirneb õnnetusjuhtumite puhul mõju ulatus ainult trassikoridoriga.*

Peatüki 4.4.1 tabelis käsitletud punkti 3.3 „Õnnetusoht“ on täpsustatud järgmiselt: Õnnetuse ulatusest lähtuvalt on raudteed ümbritsev ala võimalik jagada kolme tsooni<sup>2</sup>.

13. *KSH programmi peatükis 6.3 on viidatud, et piiriülese mõju kontekstis laekunud seisukohad on toodud programmi lisa 11, kuid juhime tähelepanu sellele, et nimetatud seisukoha kirjad on leitavad lisast 13.*

Vastav parandus on programmi sisse viidud.

Lugupidamisega

Ülle Rajasalu  
maavanem



KINNITAN  
"07. detsembril 2014.a  
Johi Jesse  
Arengu- ja planeeringuosakonna  
arengutalituse juhataja

- Lisad: 1. Rail Balticu 1435mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise programm;  
2. 11.10.2013 Kohila Gümnaasiumis toimunud Planeeringute lähteseisukohtade ja KSH programmi avaliku arutelu protokoll;  
3. CD KSH programmi materjalidega

Alan Rood 6118789  
alan.rood@mv.harju.ee

<sup>2</sup> I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskteljest). Veeremi rööbastelt mahasõidul füüsiline oht, sh sissesõit hoonesse. Kemikaaliõnnetuse puhul arvestatakse eriti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doominoefekti tekkimine; II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse ohtlike veostega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatus ülerõhk ja killud; III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.

